



SAGA S.p.A. Società Abruzzese Gestione Aeroporto

**AVVISO PUBBLICO PER MANIFESTAZIONI DI INTERESSE PER LA SUBCONCESSIONE
DEPOSITO CARBURANTE AVIO E CONNESSI UFFICI E DEL SERVIZIO DI RIFORNIMENTO
DEGLI AEROMOBILI PRESSO L'AEROPORTO D'ABRUZZO DI PESCARA**

ALLEGATO ALL'AVVISO

DUVRI DOCUMENTO UNICO DI VALUTAZIONE DEI RISCHI DI INTERFERENZE

(Ai sensi dell'art. 26, comma 3 del D. Lgs. 9 aprile 2008 n. 81 e s.m.i.)

INDIVIDUAZIONE DEI RISCHI NELL'AMBIENTE AEROPORTUALE E MISURE ADOTTATE PER ELIMINARE LE INTERFERENZE

**DUVRI PREVENTIVO
Allegato al contratto di appalto**

Oggetto dell'appalto:

**Affidamento in subconcessione spazi e servizio per il rifornimento carburante avio presso
l'Aeroporto Internazionale d'Abruzzo.**

Redatto ad hoc per il servizio in oggetto.

A CURA DEL R.S.P.P.	EDIZIONE	ANNO	PAGINE
Dott.ssa Marica Colangelo	2	2017	20

INDICE

Premessa	3
1. Caratteristiche del servizio	4
2. Soggetti di riferimento del Committente	5
3. Dati Azienda Appaltatrice	5
4. Figure ditta Appaltatrice	6
5. Descrizione del servizio	6
6. Prestazioni del servizio	7
7. Raccomandazioni generali	7
8. Tabella dei rischi specifici degli ambienti di lavoro	8
9. Descrizione dei rischi specifici e misure di prevenzione e protezione	9
10. Rischi interferenziali connessi alle attività oggetto dell'appalto	16
11. Considerazioni di carattere generale	17
12. Costi della sicurezza	18
13. Dispositivi di protezione individuale	18
14. Verbale di sopralluogo e dichiarazione di cooperazione e coordinamento	19

Premessa

Il presente elaborato costituisce il Documento Unico di Valutazione dei Rischi da Interferenze preventivo, in seguito chiamato "DUVRI," ed stato redatto ai sensi dell'art. 26 del D. Lgs. 81/08 e s.m.i. ai fini della gara di appalto consistente nella **"Subconcessione deposito carburante avio e connessi uffici e del servizio di rifornimento degli aeromobili, presso l'Aeroporto Internazionale d'Abruzzo in Pescara"**.

Il DUVRI Preventivo contiene il riferimento ai RISCHI SPECIFICI nell'ambiente di lavoro e le indicazioni relative alle possibili INTERFERENZE che possono venire a crearsi nello svolgimento del servizio in oggetto e le conseguenti misure adottate per eliminare le interferenze stesse.

Il presente documento, opportunamente integrato in seguito con i dati della Ditta Appaltatrice servirà da base per la redazione del DUVRI operativo e ad informare reciprocamente l'Affidataria ed il Committente sui rischi connessi all'attività svolta nell'ambiente di lavoro oggetto dell'appalto, in particolare per quanto riguarda i rischi interferenziali.

L'Appaltatore potrà proporre l'aggiornamento e/o integrazione del Documento di Valutazione dei Rischi entro 30 (trenta) giorni dall'aggiudicazione dell'appalto.

Nel DUVRI Preventivo non sono indicati i rischi specifici propri dell'attività dell'Appaltatore o Concessionario e del Committente.

Per quanto non altrimenti specificato nel presente DUVRI preventivo, il Committente e l'Appaltatore si atterranno alla normativa di legge vigente in materia di sicurezza ed igiene del lavoro e resta immutato l'obbligo per il Datore di Lavoro di elaborare il proprio documento di valutazione dei rischi e di provvedere all'attuazione delle misure di sicurezza necessarie per eliminare o ridurre al minimo i rischi specifici propri dell'attività svolta.

L'affidataria, prima della stipula del contratto, potrà proporre l'integrazione delle misure di sicurezza previste nel presente documento.

Sarà cura del Committente modificare o integrare il presente DUVRI prima di allegarlo al contratto.

L'Appaltatore, nell'esecuzione delle attività affidate dal Committente, dovrà attenersi a tutte le norme di legge esistenti in materia di sicurezza sui luoghi di lavoro e dovrà rispettare le disposizioni e norme comportamentali interne emanate dalla Società Saga.

L'Appaltatore è, quindi, responsabile dell'osservanza e della predisposizione di eventuali apprestamenti e delle cautele antinfortunistiche, per cui dovrà uniformarsi scrupolosamente a qualsiasi altra forma di tutela che potrà essere successivamente emanata in merito.

E' opportuno ricordare che le disposizioni del 3° comma dell'art. 26 del D. Lgs. 81/08 non si applicano ai rischi specifici propri dell'attività delle imprese appaltatrici o dei singoli lavoratori autonomi e dunque:

- non costituiscono oggetto del presente documento le informazioni relative alle attrezzature di lavoro, agli impianti ed ai macchinari in genere utilizzati dalla ditta appaltatrice, il cui impiego può costituire causa di rischio connesso con la specifica attività svolta da quest'ultima;
- per tali attrezzature, impianti e macchinari, nonché per le relative modalità operative, il Datore di Lavoro Committente non è tenuto alla verifica della conformità ai sensi delle vigenti norme di prevenzione, igiene e sicurezza del lavoro, trattandosi di accertamento connesso a rischi specifici dell'attività della Ditta Appaltatrice (comma 3, art. 26 del D. Lgs. 81/08);
- L'Appaltatore deve provvedere alla "informazione", "formazione" ed "addestramento" nell'uso di eventuali mezzi personali di protezione del proprio personale.

I datori di lavoro, ivi compresi i subappaltatori, devono promuovere la cooperazione ed il coordinamento, in particolare:

- cooperano all'attuazione delle misure di prevenzione e protezione dai rischi sul lavoro incidenti sull'attività lavorativa oggetto dell'appalto;
- coordinano gli interventi di protezione e prevenzione dai rischi cui sono esposti i lavoratori, informandosi reciprocamente anche al fine di eliminare rischi dovuti alle interferenze tra i lavori delle diverse imprese coinvolte nell'esecuzione dell'opera complessiva.

Prima dell'affidamento dei lavori si provvederà:

- ❖ a verificare l'idoneità tecnico-professionale dell'impresa appaltatrice o del lavoratore autonomo, attraverso l'acquisizione del certificato di iscrizione alla camera di commercio, industria e artigianato e dell'autocertificazione dell'impresa appaltatrice e dei lavoratori autonomi del possesso dei requisiti di idoneità tecnico-professionale;
- ❖ fornire in allegato al contratto, il documento unico di valutazione dei rischi che sarà costituito dal presente documento preventivo, eventualmente modificato ed integrato con le specifiche informazioni relative alle interferenze sulle lavorazioni che la ditta appaltatrice dovrà esplicitare in sede di gara.

1. – Caratteristiche del servizio di rifornimento e deposito presso l'Aeroporto di Pescara

Attualmente sullo scalo di Pescara il servizio di rifornimento carburante avio viene garantito, come riportato su AIP Italia, con il presidio dalle ore 06:00 alle ore 22:00 e con possibilità di estensione del servizio a richiesta.

In particolare, il rifornimento per aeromobili che utilizzano combustibile AVGAS 100 LL è garantito nell'arco temporale dell'effemeridi $\pm 30'$.

La disponibilità di carburante stoccato deve essere di:

- a. n. 2 serbatoi di da 150 mc cadauno per carburante Jet A-1;
- b. n. 2 serbatoi 20 mc per carburante AVGAS 100 LL.

Il servizio di rifornimento deve essere garantito dalla disponibilità di due autobotti di cui una della capacità di 42.000 lt. ed una della capacità di 20.000 lt. e comunque la quantità minima disponibile

non deve e non potrà essere inferiore a 150.000 lt. per carburante Jet A-1 e 20.000 lt. per carburante AVGAS 100 LL.

Il deposito, gli uffici e tutti gli impianti verranno consegnati nello stato di fatto.

Sarà onere del Subconcessionario eseguire tutti gli interventi necessari (di carattere sia ordinario che straordinario) per garantire il pieno rispetto delle norme che regolano l'utilizzo di deposito, uffici ed impianti.

Nessuna contestazione potrà essere sollevata dall'operatore economico affidatario per difetti, irregolarità o mancanze di deposito, uffici e impianti esistenti già al momento dell'affidamento.

L'installazione di impianti ed attrezzature necessari all'esecuzione del servizio è vincolata alla garanzia di piena operatività aeroportuale, secondo quanto definito nel contratto di subconcessione ed è soggetta ad approvazione del progetto esecutivo da parte della Concessionaria oltre che dell'Autorità competente (ENAC).

In caso di mancata approvazione da parte dell'ENAC, il contratto di subconcessione si risolverà automaticamente, senza che il Subconcessionario possa vantare alcuna pretesa o indennizzo.

In caso di affidamento, l'operatore economico selezionato dovrà rispettare il "*Programma di gestione della fase transitoria*" (ove per "*fase transitoria*" si intende il tempo intercorrente e necessario per il completamento del passaggio di tutte le attività di rifornimento carburante, dall'attuale Subconcessionario all'aggiudicatario). Nella "*Lettera di Invito*" saranno indicati gli elementi che l'operatore economico dovrà indicare in una specifica dichiarazione da allegare all'offerta. In particolare (e con riserva di modifica o integrazione della successiva "*Lettera di Invito*"), l'operatore dovrà indicare chiaramente i seguenti elementi, cui si obbliga:

- a) tempi necessari e modalità operative del passaggio della gestione dalla data del verbale di consegna dell'area destinata a tale servizio;
- b) modalità di gestione (attrezzature, mezzi ecc.) dell'attività durante detto periodo;
- c) esplicito impegno a garantire l'esercizio dell'attività senza soluzione di continuità, comunque conformi a norme e regolamenti vigenti.

2. - Soggetti di riferimento del Committente

Società Appaltante	SAGA S.p.A. – Società Abruzzese Gestione Aeroporto
Responsabile Unico del Procedimento ex art. 10 del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i. (R.U.P.)	Ing. Luca CIARLINI, Direttore Generale
Responsabile Servizio Prevenzione e Protezione – RSPP S.A.G.A.	Dott.ssa Marica COLANGELO

L'organizzazione interna della Società Saga prevede, per ciascuna delle seguenti aree/processi, l'individuazione di un Responsabile di Area, al quale si dovrà fare riferimento per tutti gli aspetti operativi, organizzativi, di qualità, sicurezza, ambiente inerenti le attività oggetto dell'appalto.

AREA / PROCESSO	RESPONSABILE DI AREA	REFERENTE IN TURNO
Terminal / Parcheggio	PHT- Perinetti Sara	ADM – Responsabile in turno
Airside indoor	PHT- Perinetti Sara	ADM – Responsabile in turno
Airside outdoor	PHM-Pellegrino Michele	ADM – Responsabile in turno
Aree security (varchi)	Security Manager- Di Bucchianico Nicolino	ADM – Responsabile in turno

3. – Dati Azienda APPALTATRICE

Ragione sociale	
Indirizzo	
Partita iva	
N. iscrizione CCIAA N. REA	
N. Iscrizione INAIL	
N. Matricola INPS	
Nr. Telefono/fax	
Indirizzo Posta Elettronica	

L'Affidataria, ad integrazione del presente DUVRI, dichiara espressamente:

- di utilizzare personale idoneo ed in grado di svolgere l'attività prevista nell'appalto, essendo dotato delle necessarie conoscenze, di mezzi di lavoro adeguati, compresi i DPI necessari.
- che gli addetti sono stati specificatamente formati ed informati in relazione alla sicurezza delle mansioni loro affidate;
- che i lavoratori impiegati nell'appalto sono stati sottoposti a controllo sanitario dal Medico Competente, per stabilire l'idoneità alla mansione specifica;
- che ha svolto gli adempimenti richiesti dalle norme sulla sicurezza (D. Lgs. 81/08), in particolare la valutazione dei rischi;
- che è a conoscenza dei rischi specifici, interferenziali e relative misure riportate nel presente documento.

4. – Figure della ditta Appaltatrice

Le figure/responsabili che devono essere previste dall'Appaltatore sono quelle riportate di seguito:

Figura	Nominativo
Datore di Lavoro	
Responsabile in loco	
Responsabile del contratto	
Direttore Tecnico	
RSPP	
RLS	
Medico Competente	
Preposto	
Addetti antincendio	
Addetti primo soccorso	

5. - Descrizione del servizio

Le prestazioni richieste, indicate nell'avviso pubblico del capitolato speciale d'appalto, sono costituite principalmente da:

Subconcessione del deposito carburante e dei connessi uffici, nonché del servizio, in esclusiva, di rifornimento carburante per aeromobili, presso l'Aeroporto Internazionale d'Abruzzo sito in Pescara.

Il Subconcessionario deve garantire, per tutta la durata del contratto, il servizio di rifornimento carburante per aeromobili presso l'Aeroporto d'Abruzzo.

La subconcessione è disciplinata da:

- D. Lgs. 18/1999;
- Codice della Navigazione vigente – Parte Aerea;
- Circolare ENAC APT-02B e la normativa ivi richiamata;
- Tutte le norme, di fonte anche regolamentare, applicabile allo specifico settore in subconcessione, che il concorrente dichiara di conoscere e rispettare.

La durata del contratto è fissata in 6 (sei) anni a decorrere dalla data di attivazione dei servizi oggetto della subconcessione, indicata con apposito verbale di inizio delle attività predisposto e controfirmato dalle parti. E' esclusa la proroga tacita; tuttavia la SAGA SpA potrà richiedere di

garantire il servizio per un ulteriore anno dopo la scadenza al Subconcessionario che sarà obbligato ad eseguirlo alle medesime condizioni.

6. - Prestazioni del servizio

Descrizione attività	Tipologia: P (principale) – A (Accessoria)
Rifornimento aeromobili	P
Gestione deposito, uffici ed impianti	P
Bonifica di eventuali sversamenti carburante	A

7. – Raccomandazioni generali

Si stabilisce che:

- a. l'eventuale mancata osservanza delle procedure di sicurezza che possano dar luogo ad un pericolo grave ed immediato, daranno diritto al Committente di interrompere immediatamente le attività;
- b. il responsabile, incaricato dall'Appaltatore per il coordinamento, potrà interrompere il servizio qualora ritenesse che il prosieguo delle attività non fosse più da considerarsi sicuro per il sopraggiungere di nuove interferenze.

Nello svolgimento del servizio, il personale dell'Appaltatore deve essere munito di apposita tessera di riconoscimento corredata di fotografia, contenente le generalità del lavoratore, l'indicazione del datore di lavoro e la data di assunzione (art. 26 comma 8 D. Lgs. 81/08). Come da Regolamento di Scalo, emesso con ordinanza Enac nr. 3/2014, l'Affidataria dovrà attenersi a quanto richiesto per l'emissione del Tesserino Aeroportuale Enac che consente l'accesso alle Aree sterili, zona Air-side (oltre il varco di sicurezza). Deputato all'emissione del tesserino è l'Ufficio Pass SAGA.

Condizioni necessarie per ottenere l'emissione o rinnovo del tesserino aeroportuale, è la frequenza di tutti gli addetti della ditta Appaltatrice al Corso Security ed al Corso Air-side Safety. Quest'ultimo fornisce, nello specifico, conoscenze di base relative agli ambienti di lavoro aeroportuali, ai rischi presenti ed alla valutazione dei conseguenti rischi interferenziali.

8. - Tabella dei RISCHI SPECIFICI degli ambienti di lavoro.

RISCHI	TERMINAL	PARCHEGGIO	AIRSIDE INDOOR	AIRSIDE OUTDOOR
Incendio/esplosione	X	X	X	X
Radiazioni ionizzanti	X		X	
Urto con trolley/carrelli	X	X	X	X
Presenza pubblico/affollamento	X			
Investimento con mezzi/incidenti con mezzi e aeromobili		X		X
Rumore				X
Impatto con eliche in rotazione				X
Jet blast/aspirazione				X
Schiacciamento/urto per porte, sbarre, cancelli automatici	X	X	X	X
Inciampi/urti/scivolamenti	X	X	X	X
Elettrocuzione	X	X	X	X
Agenti atmosferici				X
Campi elettromagnetici				X

9. – Descrizione dei RISCHI SPECIFICI e misure di prevenzione e protezione.

Le aree in cui hanno luogo le attività sono suddivise in aree omogenee in relazione ai rischi specifici presenti, come specificato nella Tabella seguente:

INCENDIO / ESPLOSIONE	Il rischio di incendio e esplosione è dovuto a: • presenza aeromobili, autobotti e attività di rifornimento carburanti; • presenza impianti e utenze elettriche; • deposito e stoccaggio temporaneo materiali combustibili; • rischio di attentati. MISURE DI PREVENZIONE E PROTEZIONE DI CARATTERE ORGANIZZATIVO/COMPORTAMENTALE: • individuare nell'ambito del proprio organico il personale addetto alla gestione emergenze, nominarlo e formarlo secondo quanto previsto dalla normativa vigente in materia (addetti AGE); • utilizzare il parafiamma applicato al tubo di scarico dei veicoli utilizzati per gli spostamenti in Air-side; • non utilizzare telefoni cellulari sottobordo, né apparecchiature "non antideflagranti"; • rispettare il divieto di fumo e di uso accendini/fiammiferi in Air-side, Terminal, ivi comprese le aree tecniche, gli HBS, in tutte le aree chiuse e comunque in tutte le aree in cui sia specificamente segnalato;
------------------------------	--

	• non effettuare lavori a caldo se non specificamente autorizzati dal responsabile di area; • lasciare liberi percorsi e vie di emergenza; • non manomettere i presidi antincendio; • in caso di anomalia segnalare prontamente la situazione al Responsabile di Area o all'ADM in turno; • non accedere nelle aree chiuse, o interrate con mezzi a combustione interna (cfr. scantinato, depositi, ecc.); • assicurarsi della disponibilità e presenza dei presidi antincendio e di emergenza e che gli stessi siano sempre liberi ed accessibili prima di ogni attività nell'area ed eventualmente segnalare la mancanza e/o la deficienza ai responsabili in turno; • in caso di allarme/emergenza attenersi alle procedure aziendali, ai Piani di Emergenza Aeroportuale. Evitare di creare all'interno degli edifici, carichi di incendio elevati; • evitare, all'interno ed all'esterno degli edifici, l'impiego di fonti di innesco, sia durante i lavori/attività sia nelle pause o interruzioni degli stessi; • conoscere l'ubicazione dei dispositivi antincendio presenti; • non depositare merci e/o accumulare materiali/cestini, trolley ecc. negli spazi antistanti i quadri e le apparecchiature elettriche; • non eseguire modifiche o interventi di qualsiasi natura su impianti.
--	---

URTO CON CARRELLI	Il rischio di urti sussiste presso le aree di Air-side, data la presenza di carrelli per il trasporto dei bagagli e merci che vengono movimentati dalle aree smistamento bagagli poste all'interno del Terminal agli stand per il carico in stiva e viceversa. MISURE PREVENZIONE E PROTEZIONE: • indossare gilet/indumenti alta visibilità per attività in Air-side; • la circolazione a piedi è consentita solo in aree limitate di Air-side; • la guida di automezzi, debitamente autorizzati tramite AVP, in Air-side è consentita solo se in possesso di ADC Air-side Driving Permit; • eventuali carichi trasportati devono essere accuratamente fissati in sicurezza; • attenersi alle indicazioni e comunicazioni eventualmente riportate dalla TWR in caso di emergenza e scarsa visibilità; • rispettare le norme di circolazione in Air-side; • rispettare la segnaletica stradale; • movimentare le attrezzature in maniera attenta ed oculata; • attenersi a varchi e percorsi pedonali; • indossare scarpe di sicurezza e gli altri DPI.
---------------------------------	---

**PRESENZA DI PUBBLICO /
AFFOLLAMENTO**

La presenza di pubblico può creare intralcio e significative interferenze con lo svolgimento delle attività oggetto di appalto, mettendo a rischio la sicurezza dei passeggeri stessi.

Nello svolgimento delle attività l'impresa appaltatrice deve:

- evitare il transito ed il trasporto di materiali ed attrezzature attraverso aree e percorsi particolarmente affollati, scegliendo percorsi alternativi o momenti di minore flusso/presenze;
- svolgere le attività previo allontanamento delle persone presenti e rispettando adeguate distanze di sicurezza;
- attenersi alle specifiche indicazioni fornite dal Gestore SAGA per le varie aree di competenza, coordinandosi con quest'ultimo circa lo svolgimento delle attività non pianificate e/o per cambiamenti/spostamenti di orari o per interventi spot per prevenire situazioni di potenziale pericolo quali interventi di pulizia e decongestionamento presenza carrelli nelle aree di raccolta e deposito.

Le aree aperte al pubblico (es. Terminal, parcheggi, sbarchi/imbarchi passeggeri, ecc.) possono essere interessate da una significativa presenza di persone e affollamenti consistenti, prevalentemente in momenti di picco, rappresentando un rischio per gli operatori in relazione ad una maggiore difficoltà nell'identificazione delle vie di fuga in caso di emergenza.

Le MISURE DI PREVENZIONE E PROTEZIONE messe in atto dalla Saga sono le seguenti:

- individuazione vie di fuga, con relativa segnaletica presente in tutte le aree;
- presenza di pulsanti di emergenza, per l'attivazione del segnale di allarme;
- predisposizione di procedure di evacuazione e posizionamento in campo di specifiche planimetrie con indicazione vie di fuga e apprestamenti antincendio e di emergenza;
- organizzazione di una squadra gestione emergenze (AGE) come da Sistema di gestione emergenze aeroportuali.

INVESTIMENTI / INCIDENTI CON AUTOMEZZI	Per le attività svolte presso aree in Air-side sussiste il rischio di investimenti, incidenti con altri automezzi, durante la circolazione a piedi (nelle aree in cui ciò è consentito) o con automezzo. Le MISURE DI PREVENZIONE E PROTEZIONE che il personale dell'impresa appaltatrice deve adottare sono le seguenti: • indossare gilet/indumenti alta visibilità per attività in Air-side; • la circolazione a piedi in Air-side è consentita solo in aree ben individuate e limitate; • la guida di automezzi in Air-side è consentita solo se in possesso di ADC Air-side Driving Permit o in alternativa sotto scorta del personale Saga; • gli automezzi per la circolazione in Air-side devono essere provvisti di AVP e adeguati secondo quanto specificamente previsto tipo: scacchi, luce lampeggiante, parafiamma, ecc.); • rispettare le norme di circolazione in Air-side; • rispettare la segnaletica stradale e le norme di circolazione nelle aree di viabilità ordinaria; • per lavori effettuati in Air-side, utilizzare idonea recinzione, illuminazione di cantiere ed eventuale faro aggiuntivo in caso di scarso illuminamento dell'area di lavoro. E' fatto obbligo per attività svolte in Air-field non pianificate o non ordinarie, richiedere un Permesso di Lavoro al Responsabile di Area. Uso di gru o parti di macchine in elevazione in Air-field devono sempre essere preventivamente autorizzate.
--	--

ESPOSIZIONE A RUMORE	Le aree di Air-side possono essere interessate da elevati livelli di rumorosità, prodotti non solo dai motori in moto di aeromobili in movimento, ma anche da tutte le attività che contemporaneamente possono essere in corso di svolgimento, quali utilizzo di motori ausiliari (APU), movimentazione mezzi di rampa, impiego ambulift, ecc. Nel merito, la Saga ha provveduto alla redazione di un "Rapporto di Valutazione del Rumore", dal punto di vista ambientale. Nello specifico, invece, il S.P.P. - Servizio Prevenzione e Protezione della Saga, come previsto dal D. Lgs. 81/08, ha provveduto alla redazione del "Documento di Valutazione del Rischio Rumore" per l'individuazione dell'esposizione professionale degli operatori e delle relative misure di prevenzione protezione da attuare. In ogni caso, per tutte le attività sottobordo o nelle immediate vicinanze, in presenza di aeromobili con motori in azione ed attrezzature di servicing in funzione, è richiesto l'utilizzo obbligatorio dei dispositivi di protezione dell'udito da parte del personale presente. La mancata osservanza può essere oggetto di rischio da parte del Committente.
--	--

	La valutazione del rischio di esposizione al rumore del <u>personale</u> della ditta Appaltatrice è a proprio carico in considerazione delle specificità relative a turnazione, modalità operative, attrezzature utilizzate, tempi di esposizione, ecc. Campagne di rilevazione del rumore svolte con riferimento ad altre aree aeroportuali, sia indoor che outdoor, evidenziano, per tutte le altre aree, livelli di rumore inferiori a quelli già rilevati in area Air-side.
IMPATTO CON ELICHE IN ROTAZIONE	La presenza di aeromobili con eliche in rotazione presso i piazzali (Apron) può comportare per gli operatori e per le persone eventualmente presenti nelle vicinanze il pericolo di impatto, anche solo con FOD prodotto dallo spostamento dell'aria. MISURE DI PREVENZIONE E PROTEZIONE: • mantenere una distanza di sicurezza da aeromobili in movimento lasciando preventivamente libero lo stand; • spostarsi a piedi in Air-side, esclusivamente nelle aree consentite; • coordinarsi con il restante personale in Apron; • utilizzare i DPI previsti.
JET BLAST E ASPIRAZIONE DEI MOTORI A REAZIONE	Il transito nelle vicinanze di motori a reazione può provocare l'esposizione a pericolose onde di pressione o depressione con grave pericolo per persone e mezzi. MISURE DI PREVENZIONE E PROTEZIONE: • non impegnare le aree antistanti e retrostanti i motori di un aeromobile quando questi sono accesi; • mantenere una distanza di sicurezza dagli aeromobili; • coordinarsi con il resto del personale operante in Apron.
SCHIACCIAMENTO, IMPIGLIAMENTO PER ORGANI MECCANICI IN MOVIMENTO	Presso le aree nastri smistamento bagagli (HBS) e nei retro check-in, la presenza di organi meccanici in movimento può esporre il personale operativo al rischio di impigliamento e strappi. Gli impianti sono certificati a norma CE e sottoposti a regolare manutenzione. MISURE DI PREVENZIONE E PROTEZIONE: • per accedere alle area retro nastri check-in richiedere al personale in turno Saga l'inizio e cessazione delle attività che saranno in relazione ai voli previsti. Parimenti per le attività in rampa anche per la movimentazione dei bagagli in area smistamento occorrerà coordinarsi con il personale dipendente Saga; • non salire sui nastri trasportatori per nessun motivo in quanto il riavvio intempestivo degli stessi costituirebbe grave pericolo per la sicurezza dell'operatore • in caso di emergenza arrestare i nastri trasportatori azionare i pulsanti di arresto (a

	fungo rosso); • non indossare indumenti che presentino parti svolazzanti o pendenti e monili; • non manomettere gli impianti, né azionare comandi e pulsanti presenti presso quadri elettrici degli impianti; • non avvicinarsi agli impianti ove ciò non sia strettamente necessario; • attenersi alla segnaletica di sicurezza esposta; • adoperare strumenti e/o attrezzature preventivamente valutate dal responsabile di area.
--	--

INCIAMPI / URTI / SCIVOLAMENTI/ CADUTE A LIVELLO O DALL'ALTO	Il rischio di inciampi e urti è associato alla presenza di impianti ed attrezzature all'interno dei locali. Il rischio di scivolamenti è associato al rilascio accidentale di prodotti liquidi a terra. Nelle aree nastri smistamento bagagli ed in stiva è presente rischio di urto del capo. MISURE DI PREVENZIONE E PROTEZIONE: • non manomettere impianti ed attrezzature non di propria competenza; • è possibile accedere a locali ed aree tecniche solo con autorizzazione del Responsabile di Area o ADM di turno; • l'accesso alle aree retro nastri check-in può avvenire solo su chiamata da parte del personale Saga. L'appaltatrice dovrà sempre informare dell'inizio e della cessazione delle attività. Parimenti per le attività in area smistamento bagagli occorrerà che sia sempre svolta una attività preventiva di coordinamento con il personale rampa Saga; • indossare scarpe di sicurezza; indossare casco di protezione nel caso in cui si proceda alla pulizie di zone e punti posti in alto; • attenersi alla segnaletica presente in area.
--	--

ELETTROCUZIONE	Gli impianti di distribuzione energia elettrica nelle aree oggetto degli interventi sono realizzati a norma, periodicamente verificati e sottoposti a regolare manutenzione. Ogni disservizio notato o comunicato sarà preso subito in considerazione per gli interventi necessari. Si raccomanda di utilizzare, al bisogno, le prese elettriche disposte negli ambienti evitando accuratamente sovraccarichi di portata. RACCOMANDAZIONI: • non manomettere gli impianti, né azionare comandi e pulsanti presenti presso i relativi quadri elettrici; • <u>non utilizzare acqua in presenza di incendi di natura elettrica.</u> Sarà cura dell'ADM, preventivamente informato, assicurare che gli impianti e le aree siano in sicurezza per lo svolgimento delle attività.
------------------------------	---

ESPOSIZIONE AD AGENTI INQUINANTI	Attenersi a queste disposizioni generali: 1. divieto di utilizzo mezzi a combustione interna in aree chiuse (hangar, nastri smistamento bagagli, capannoni, ecc.); 2. spegnere i motori durante le soste prolungate di mezzi in aree non totalmente aperte. Gli impianti di condizionamento e di distribuzione idrico-sanitaria nelle aree oggetto degli interventi sono realizzati a norma, periodicamente verificati e sottoposti a regolare manutenzione. Nelle aree aeroportuali va considerata la eventualità che si instauri una condizione di emergenza pandemica. Tale evenienza è oggetto dello specifico piano di emergenza emesso con ordinanza e parte della documentazione aeroportuale. La gestione dell'emergenza è in capo agli enti preposti che indicheranno, per le varie situazioni, quali misure attuare.
SCHIACCIAMENTO / URTO PER PORTE / SBARRE / CANCELLI AUTOMATICI	Il transito attraverso varchi e/o semplici passaggi costituiti da chiusure automatiche, quali porte (ad ante scorrevoli, a soffietto), sbarre, tornelli, cancelli, ecc. comporta il rischio di impatto con organi in movimento, per cui si rende necessario attraversarli tenendo conto dei tempi di chiusura, rispettandone le destinazioni d'uso e la segnaletica esposta.
PRINCIPALI DIVIETI	1) E' vietato ostruire vie di fuga ed uscite di emergenza, bloccare, impedire o limitare i mezzi e /o le attrezzature antincendio; 2) è vietato l'uso di fiamme libere o apparecchi di riscaldamento; 3) è vietato eseguire lavorazioni a caldo senza aver ottenuto la preventiva autorizzazione; 4) è assolutamente vietato fumare in tutte le zone Air-side e Terminal; 5) è vietato accatastare materiale combustibile o infiammabile (pallet, carta, stampati, film, ecc.) al di fuori delle aree autorizzate; 6) è vietato manomettere attrezzature ed impianti o effettuare lavori su questi senza una preventiva autorizzazione; 7) è vietato manomettere o modificare impianti elettrici ed allacciare agli stessi apparecchiature non a norma o difettose; 8) è vietato scaricare nelle fognature qualsiasi prodotto senza preventiva autorizzazione; 9) è vietato introdurre automezzi in Air-side se non in possesso di regolare ADC (Airsides Driving Permit) nonché specifico permesso personale e per il mezzo; 10) è vietato consumare bevande alcoliche e sostanze psicotrope prima e durante lo svolgimento delle attività; 11) è vietato operare su apparecchiature elettriche sotto tensione senza una preventiva autorizzazione; 12) è vietato operare senza l'adozione dei DPI specificamente richiesti dal DVR dell'impresa appaltatrice; 13) è vietato il deposito e lo stoccaggio di rifiuti se non per quanto disposto dal personale Saga a

	norma di procedure interne; 14) è vietato operare con mezzi a combustione interna in ambienti chiusi; 15) è vietato oscurare cartelli e segnali di sicurezza e/o stradali; 16) è vietato lasciare attrezzature ed in generale materiale e sostanze incustodite.
--	--

OBBLIGHI SPECIFICI	Tutte le aree di cantiere in Airfield devono essere adeguatamente recintate al fine di: • delimitare l'area di cantiere; • costituire adeguato supporto alla segnaletica luminosa; • evitare fuoriuscita di FOD; • prevenire rischio jet-blast; • assicurare standard di "security" ove necessari. Le recinzioni devono essere di uno o più dei tipi di seguito elencati: • rete traforata di colore arancione catarifrangente, fissata alla pavimentazione ogni 3 m con paletti di acciaio. Da utilizzare in aree non soggette a rischio jet-blast; • new jersey in cemento da utilizzare in aree soggette a rischio jet-blast; • new jersey in plastica di colore bianco e rosso, da zavorrare; • coni catarifrangenti: di colore bianco e rosso e di altezza 0,75 m. Da utilizzare solo in aree senza rischio di jet blast o produzione di FOD.
---------------------------	---

10. – RISCHI INTERFERENZIALI connessi alle attività oggetto dell'appalto.

Nella seguente tabella vengono riassunti i rischi interferenziali potenziali, con riferimento alle attività previste nel contratto di appalto, in versione preventiva, in attesa di effettivo riscontro da parte dell'Azienda Appaltatrice e di ricezione da parte della stessa del proprio Documento di Valutazione dei Rischi contenente l'individuazione dei rischi specifici del personale dipendente.

Per ogni rischio interferenziale valutato viene riportata l'area coinvolta, le misure di prevenzione e protezione adottabili e l'entità del rischio "R" individuabile come segue:

R0 = rischio molto basso

R1 = rischio basso

R2 = rischio medio

R3 = rischio alto

R4 = rischio molto alto

Attività	Area	Rischi	R (interferenza)	Misure di prevenzione e protezione
Pulizia con utilizzo di prodotti chimici	Terminal Air- side	-Esposizione ad agenti chimici ed eventuali sversamenti	R=2	-limitare l'uso di sostanza pericolose; -tenere a disposizione le schede di sicurezza dei prodotti, rispettandone tutte le prescrizioni; -utilizzo dei DPI previsti; -in caso di sversamento, procedere alla messa in sicurezza dell'area.
Pulizia con mezzi meccanici	Terminal Air- side	-Caduta dal mezzo; -investimento;	R=1	-conoscere e seguire le disposizioni relative alla conduzione sicura del mezzo; -utilizzare orari notturni; -utilizzare attrezzature e mezzi idonei; -rispettare distanze di sicurezza dalle persone.
Bonifica eventuali sversamenti	Terminal Air- side	-Dispersione inquinanti; -intralcio a viabilità.	R=1	-indossare indumenti alta visibilità; -indossare DPI; -utilizzare attrezzature adeguate.
Trasporto/carico scarico carburante	Terminal Air- side	- Investimento da parte di mezzi in transito; -Caduta materiali; -spargimento carburante; -produzione di fod.	R=2	-utilizzo mezzi idonei; -rispetto punti di carico e scarico; -lontananza da fonti di calore ed innesco.

Le attività indicate come potenziali fattori di rischio sono relative alla situazione attuale. Non si esclude la possibilità di nuove interferenze dovute ad altre cause (quali ad esempio manutenzioni, lavori di ristrutturazione, riparazioni, ripristino servizi, ecc.).

11. - Considerazioni di carattere generale

11.1 - Vie di fuga ed uscite di sicurezza

I dipendenti dell'Azienda Appaltatrice svolgono il servizio in locali ed aree di proprietà del Committente o comunque in uso allo stesso; quindi, dovranno preventivamente prendere visione delle planimetrie dei locali di loro pertinenza, delle vie di fuga e della localizzazione dei presidi di emergenza.

Il deposito di eventuali attrezzature o di materiale di proprietà dell'Affidataria, non deve costituire inciampo; inoltre, non deve creare intralcio agli accessi, passaggi, vie di fuga, considerata anche la cospicua presenza dell'utenza (passeggeri o pubblico occasionale) all'interno del Terminal.

11.2 - Presidi antincendio e pronto soccorso

Nelle planimetrie affisse all'interno delle aree sono indicate la posizione dei presidi antincendio e di primo soccorso Aeroportuale.

I dipendenti dell'Azienda Appaltatrice, in caso di pericolo o di infortunio, dovranno comunque avvertire il personale SAGA e concordare le procedure da seguire.

Tutte le procedure in caso di emergenza sono, comunque, riportate sia nel "P.E.A. Piano Emergenza Aeroportuale in caso di incidente aereo", sia nel "Piano di Emergenza ed Evacuazione" ovvero delle misure organizzative da attuare in caso di eventi in emergenza e per l'evacuazione dei lavoratori in caso di pericolo grave ed immediato". I Piani sono a disposizione della ditta Appaltatrice che ne dovrà prendere visione. Inoltre, nelle esercitazioni di emergenza, organizzate almeno una volta l'anno, sarà coinvolto, anche, il personale della ditta Affidataria al fine di assicurare le fasi di coordinamento nell'eventualità di una evacuazione del Terminal.

12. - Costi della sicurezza

La stima dei costi della sicurezza è riferita all'adozione delle misure di prevenzione e protezione, delle conseguenti procedure esecutive, degli apprestamenti e delle attrezzature atte a garantire, nello svolgimento delle attività di cui al presente contratto, il rispetto delle norme di prevenzione infortuni, la tutela, la salute dei lavoratori e di tutti gli operatori aeroportuali.

I costi sono stati stimati, in considerazione della modalità di determinazione del prezzo adottato nel disciplinare di gara (tariffa oraria), in Euro 0,05 per ora.

Tali costi sono stati determinati tenendo conto degli oneri riferiti alle strutture ed agli impianti che sono a carico del Committente, quale proprietario degli immobili. Sono, invece, a carico dell'Azienda Appaltatrice i costi relativi agli aspetti gestionali dell'attività di lavoro ed alle misure di contenimento dei rischi interferenziali.

13. – Dispositivi di Protezione Individuale

In fase di valutazione preventiva dei rischi relativi all'appalto in oggetto, come apprestamenti di sicurezza (DPI - Dispositivi di Protezione Individuale), è assolutamente obbligatorio, come da disposizione Enac, indossare il gilet alta visibilità, in caso di accesso in area di movimento (Air-Side).

Gli ulteriori DPI sono quelli previsti per il tipo di attività svolta e dovranno essere forniti dalla ditta affidataria, utilizzati doverosamente dagli operatori ed ai quali se ne raccomandano la cura e la buona manutenzione.

Si riporta di seguito elenco dei DPI che devono essere indossati dal personale della Ditta Appaltatrice:

DPI	RISCHIO
Gilet alta visibilità	Obbligo ENAC
Scarpe antinfortunistiche	Schiacciamento, distorsione, caduta, scivolamento
Cuffie Otoprotettive	Rumore
Casco di protezione	Urto, contusione, cadute di oggetti dall'alto
Guanti, mascherina, occhiali	Contatto, inalazione, ustioni, lesioni ed irritazione da agenti chimici

14. - Verbale di sopralluogo e dichiarazione di cooperazione e coordinamento

(D. Lgs. 81/08, art. 26 comma 2)

Alla sottoscrizione del presente documento, i firmatari attestano di aver effettuato ricognizione dei luoghi di lavoro, rilevandone i relativi rischi ed individuando l'ubicazione dei presidi antincendio e di primo soccorso.

Dichiarano di coordinarsi e di cooperare per evitare i rischi interferenziali, connessi alla contemporanea presenza degli operatori Saga e degli altri Appaltatori o Concessionari.

Firma del Responsabile del Procedimento

Firma del Legale Rappresentante dell'Azienda Appaltatrice

Pescara, lì __ / __ / ____ .